

# EL NUEVO MARCO TARIFARIO Y LA ACTIVIDAD NAVIERA EN LOS PUERTOS CATALANES: PROBLEMAS PLANTEADOS

Prof. Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea

El presente estudio pone de relieve las principales novedades que introduce el *Projecto de Decreto Legislativo* de Tasas portuarias por el que se aprueba en un texto único las tasas portuarias de aplicación por *Ports de la Generalitat*, las cuales sustituyen los cánones y tarifas por los servicios regulados en la Ley 5/1998 de 17 de Abril de Puertos de Cataluña, para adecuarlos a su naturaleza tributaria, presentado en marzo del 2010.

A los efectos que interesan a las empresas navieras que operan en los puertos catalanes gestionados por *Ports de la Generalitat* (art. 140.1.c Estatut de Autonomía de Catalunya), esto es aquellos puertos que no son de interés general; las principales novedades que presente el *Projecte de Decret Legislatiu* son las siguientes:

## **a) Introducción de la “Taxa d’entrada de vaixells” (TA1)**

Dicha tasa grava la utilización de cualquier bien de dominio público portuario efectuada por el buque en ocasión de las operaciones portuarias de entrada y salida, incluidas las aguas del puerto, los canales de acceso y las zonas de fondeo. Cuando las operaciones portuarias de entrada y salida tengan lugar en puertos, dársenas, marinas interiores, instalaciones portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización o concesión administrativa, la tasa solo es exigible si el buque utiliza de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

Para cuantificar la tasa se toma en consideración el arqueo del buque y el tiempo de utilización del dominio público portuario. Determinada la cuota íntegra se ha introducido una serie de reducciones a la misma tipificándolas según alguna de las circunstancias siguientes:

- a) Por el tipo de navegación
- b) Por la utilización de instalaciones en régimen de autorización o concesión administrativa
- c) Por estancias prolongadas
- d) Por arribada forzosa
- e) Para cruceros turísticos

f) Para transporte marítimo de corta distancia

Es de indicar que solo se puede solicitar una reducción a la cuota es decir que no son acumulables y si concurrieran varias de las circunstancias se aplicaría la más favorable para el obligado tributario.

Entendemos que es de aplicación la reducción del 50% prevista para el transporte marítimo de corta distancia, **si bien se podría precisar en la definición que se indicara “Para transporte marítimo de corta distancia de pasaje o mercancía”** o bien referirse directamente a la definición de buques turísticos locales tal como consta en la Ley 5/1998 apartado 1.10.e) que daría mayor claridad.

Una vez aplicada la reducción y determinada la cuota íntegra esta a la vez puede ser objeto de una bonificación si concurren los siguientes elementos:

- a) Por escalas
- b) Por protección del Medio Ambiente
- c) Por compromiso de calidad
- d) Por cruceros turísticos

Entendemos en este caso que sería aplicable la bonificación por escalas que establecen unas bonificaciones que van desde al 10% para buques de arqueología inferior a 15.000 GT con un mínimo de 12 a 18 escalas al año hasta una bonificación del 55% para un máximo de 61 escalas en adelante al año.

Para los buques de arqueología superior a 15.000GT la bonificación oscila entre 15% con un mínimo de 12 a 18 escalas al año hasta una bonificación del 60% para un máximo de 61 escalas en adelante al año.

También es destacable la bonificación que se establece para aquellas empresas navieras que acrediten ante *Ports de la Generalitat* la entrega de todos los residuos a una empresa autorizada para prestar el servicio portuario específico de recepción de residuos generados por los buques y embarcaciones i residuos de carga, en el puerto, dársena, marina interior o instalación portuaria de escala, ya que se puede obtener una bonificación del 50%

**Habrà pues que calibrar por parte de cada empresa naviera que estimación y previsión de escalas tendrán anualmente a fin de obtener una bonificación, o por si el contrario les resulta más conveniente la**

**aplicación de la bonificación del 50% en cumplimiento de la entrega de residuos a empresa autorizada**

**Resulta destacable que el derecho a la bonificación pueda ser solicitada tanto por una empresa naviera o de crucero turístico, entendemos que con un único buque o por varias empresas navieras que tengan suscritos acuerdos de explotación compartida.**

La anterior normativa recogida en la Ley 4/2000, de 26 de mayo, de medidas fiscales y administrativas, BOE 147/2000, de 20 junio 2000 Ref. Boletín: 00/11470, mediante la que se acuerda la Adición de un nuevo anexo a la Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña, a nuestro juicio planteaba una reducción por el número de escalas que iba de la franja de pago del 75% de la Tafira en las escalas 13 a 24 hasta el 25% de la Tafira a partir de la escala 41.

**Con el nuevo régimen propuesto únicamente se podrá conseguir como máximo una bonificación del 55% para buques inferiores de 15.000GT si efectúan de 61 escalas en adelante o bien como máximo de 60% par buques mayores de 15.000GT si se efectúan de 61 escalas en adelante.**

## **b) Introducción de la “*Taxa d’atracada de vaixells*”**

Dicha tasa grava la utilización de cualquier bien de dominio público portuario, efectuado por un buque, en ocasión de la operación portuaria de atraque, incluidas las obras de atraque i los elementos fijos de amarre.

De entrada una de las principales novedades , es que se podrá **pedir la devolución de la cuota correspondiente si han desalojado el atraque antes que finalice el periodo de tiempo que les concede la autorización de atraque**, en cualquier caso el pago de la tasa siempre se efectúa por adelantado.

La anterior normativa recogida en la Ley 4/2000, de 26 de mayo, de medidas fiscales y administrativas, BOE 147/2000, de 20 junio 2000 Ref Boletín: 00/11470, mediante la que se acuerda la Adición de un nuevo anexo a la Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña, **planteaba una reducción del 50% por los períodos de atraque de menos de seis horas.**

Los elementos de cuantificación de la tasa son la eslora máxima del buque medida en metros lineales y el tiempo de utilización del dominio público portuario.

También aquí se introduce un sistema de reducciones a la cuota íntegra de la tasa por las circunstancias siguientes:

- a) Por el tipo de atraque
- b) Por atracadas prolongadas
- c) Por transporte marítimo de corta distancia

Entendemos que es de aplicación la reducción del 50% prevista para el transporte marítimo de corta distancia que prevé una bonificación del 50% si bien tal como hemos indicado anteriormente se podría definir **“Para transporte marítimo de corta distancia de pasaje o mercancía” o incluso “cabotaje autonómico”** o bien referirse directamente a la definición de buques turísticos locales tal como consta en la Ley 5/1998 apartado 1.10.e) que daría mayor claridad.

Una vez aplicada la reducción y determinada la cuota íntegra esta a la vez puede ser objeto de una bonificación si concurren los siguientes elementos:

- a) Por protección del Medio Ambiente
- b) Por compromiso de calidad
- c) Por cruceros turísticos

**Resultaría deseable una bonificación específica para los buques que precisamente se dedican al “ transporte de corta distancia”, puesto que resulta objetivo que cada día se efectuarán maniobras de atraque y desatraque por los buques pertenecientes a los armadores, en definitiva son clientes de Ports diariamente, lo que debe reflejarse en una bonificación**

### **C) Introducción de La “Taxa D’Embarcament, Desembarcament I Transit De Passatgers I Vehicles En Regim De Passatge”**

Dicha tasa grava la utilización de cualquier bien de dominio público portuario, efectuado por el pasaje o el vehículo en régimen de pasaje en ocasión de alguna de las operaciones portuarias de embarque, desembarque o tránsito

A los efectos de la actividad naviera hay que indicar que la tasa no comprende la utilización de la maquinaria, rampas mecánicas pasarelas **y otros elementos móviles** necesarios para las operaciones portuarias de embarque y desembarque.

Es decir a nuestro juicio todos aquellos buques que efectúen embarque, desembarque de pasaje, por ejemplo en una playa, no tienen que pagar dicha tasa.

Respecto al pago de la cuota íntegra se introducen diferentes modalidades de pago para “*els vaixells turístics locals*” supuesto de la mayoría de empresas navieras.

- a) Si la cuota íntegra se calcula conforme al método de estimación objetiva la tasa se merita el 1 de enero de cada año. En este caso su periodo impositivo coincide con el año natural
- b) El pago de la deuda tributaria se ha de efectuar por avanzado excepto en el supuesto de los buques turísticos locales que determinen su cuota por el método de estimación directa.
- c) En el caso de los buques turísticos locales, si la cuota tributaria se determina por el método de estimación directa las personas obligadas tributarias han de pagar la deuda tributaria con periodicidad mensual. En cambio si se determina por el método de estimación objetiva la deuda se ha de pagar con periodicidad anual

En la presente tasa se introduce únicamente una reducción del 50 % si se tributa por el método de estimación directa y siempre que las operaciones de embarque, desembarque y tránsito pasaje y de vehículos se efectúe en puertos, dársenas marinas interiores, instalaciones portuarias u otros bienes de dominio público en régimen de concesión u autorización administrativa.

Respecto al régimen de estimación objetiva no se establece reducción alguno pero si una bonificación del 10% sobre la cuota íntegra de la tasa que se ha de aplicar de oficio por la propia administración.

**La anterior normativa recogida en la Ley 4/2000, de 26 de mayo, de medidas fiscales y administrativas, BOE 147/2000, de 20 junio 2000 Ref. Boletín: 00/11470, mediante la que se acuerda la Adición de un nuevo anexo a la Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña, planteaba para los “*buques turísticos locales*” solamente la aplicación de la tarifa de embarque y se podía efectuar una reducción o bonificación que no podía ser inferior al 60% de lo que correspondería para la tarifa general.**